

# Tempo 30

## Versuch eines Überblicks

Chef Verkehrspolizei



26. September 2023

Polizei

 Kantonspolizei  
Zürich

# Inhalt

1. Einleitung und Begriffsklärung
2. Zuständigkeiten und Verfahren
3. Rechtliche Ausgangslage
4. Ausgestaltung, Signalisation und Markierung
5. Einzelfallprüfung
6. Verkehrstechnische Kommission
7. Koordination mit Bauprojekten
8. Politische Aspekte
9. Fazit und Schluss

# 1. Einleitung

## Entwicklungen und Diskussionen

- bis 1959 keine Limite, dann 60 km/h, seit 1984 innerorts generell 50 km/h
- allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt in Ortschaften 50 km/h (4a VRV)
- Stossrichtung Bundesrat (2000): Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Umweltbelastung
- «Auf siedlungsorientierten Quartierstrassen ist Tempo 30 über die Jahre faktisch zum Standard geworden und sinnvoll.» (Bundesrat 2020)
- Nationalrat hat «Generell 30» innerorts im Dezember 2021 abgelehnt
- «Wandel» Thematik Lärm (Sanierungspflicht) und weitere Gründe: Luftverschmutzung, Anzahl/Schweregrad Unfälle, Verkehrsfluss, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, immer verbunden mit Frage der Wirksamkeit
- Veränderung und Zunahme Mobilitätsbedürfnisse, Erschwinglichkeit Motorfahrzeuge, neue Mobilitätsformen (E-Bike, Velo, E-Trottinette)



# 1. Begriffsklärung

## Tempo-30-Zone, Tempo-30-Strecke

- *Strecke*: grundsätzlich eine Strasse (Art. 108 SSV), Tempo-30 Schild gilt bis zur nächsten Verzweigung und wird wiederholt
- *Zone*: mehrere Strassen in Quartieren/Siedlungsbereichen (Art. 22a SSV), Tempo-30-Zone Schild («Eingangstor») bis Aufhebung



## Verkehrorientierte Strasse, nicht verkehrorientierte Strasse

Verkehrorientierte Strassen sind Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9 SSV). Sie bilden in besiedelten Gebieten das übergeordnete Netz.

## Staatsstrasse, Gemeindestrasse

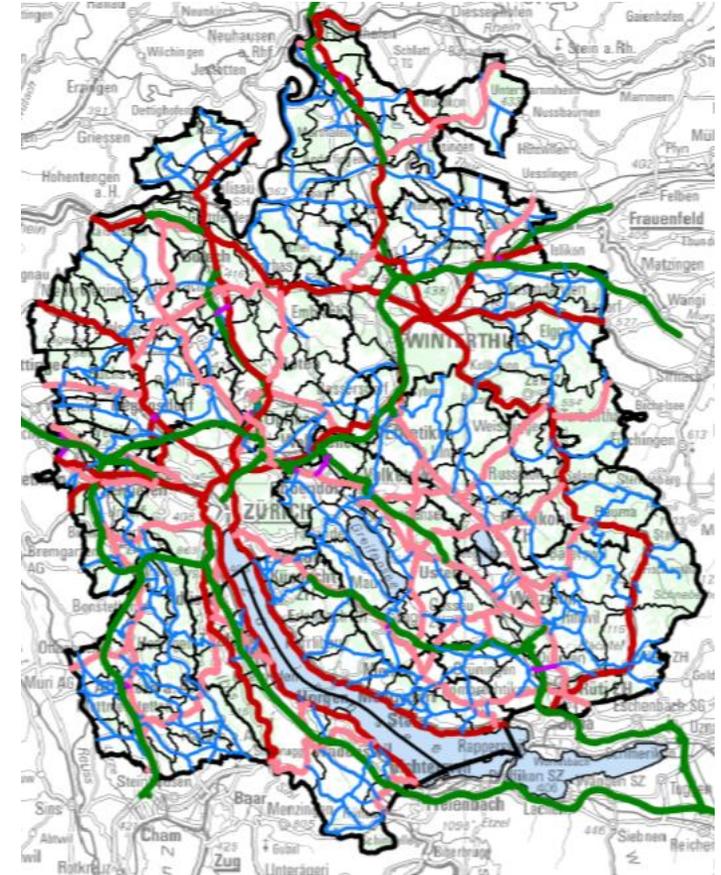
Staatsstrassen: in kantonalen und regionalen Verkehrsplänen festgelegte Strassen

Gemeindestrassen: alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen (§ 5 StrG)

Staats- und Gemeindestrassen sind im GIS ersichtlich (<https://web.maps.zh.ch/>)

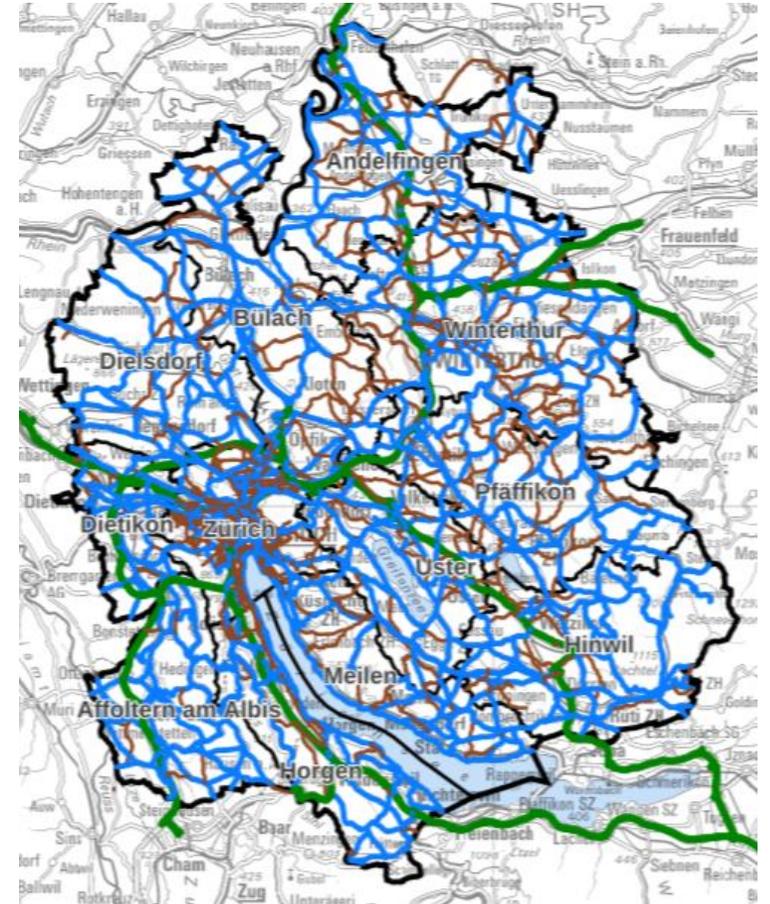
# 2. Zuständigkeiten und Verfahren Staatsstrassen

- zuständig für Bau und Unterhalt ist der Kanton (TBA)
- dauernde Verkehrsanordnungen (Signale, Markierungen und Verkehrsbeschränkungen) auf Staatsstrassen verfügt die Kantonspolizei (§ 4 Abs. 1 KSigV)
- TBA und Kantonspolizei entscheiden in koordinierten Verfahren gemeinsam über Massnahmen
- Standortgemeinde wird zum Vorhaben abgeholt
- Standortgemeinde steht auch auf Kantonsstrassen Antragsrecht zu
- Bedürfnisse und Anträge der Gemeinde haben hohen Stellenwert
- bevor Kantonspolizei Antrag ablehnt, wird Verkehrstechnische Kommission angehört



# 2. Zuständigkeiten und Verfahren Gemeindestrassen

- zuständig für Bau und Unterhalt ist Gemeinde
- Gemeindestrassen können sowohl verkehrsorientiert, als auch nicht-verkehrsorientiert sein
- dauernde Verkehrsanordnungen (Signale, Markierungen und Verkehrsbeschränkungen) auf Gemeindestrassen verfügt Kantonspolizei *auf Antrag* der zuständigen Gemeindebehörde (§ 4 Abs. 2 KSigV)
- Gemeinde (Strasseneigentümerin) stellt Antrag um Temporeduktion (mit Begleitdokumenten)
- Bedürfnisse und Anträge der Gemeinde haben hohen Stellenwert
- bevor Kantonspolizei Antrag ablehnt, ist Verkehrstechnische Kommission anzuhören



# 3. Tempo-30-Strecke

## Rechtliche Ausgangslage



Geschwindigkeitsreduktion ist nur möglich, wenn (Art. 108 Abs. 2 SSV):

- Gefahr nur schwer/nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a).
- Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders erreichbaren Schutzes bedürfen (lit. b).
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c).
- gem. Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d).

**Gutachten** muss festhalten, dass T30 **nötig-, zweck- und verhältnismässig**. Prüfung Beschränkung auf Hauptverkehrszeiten (Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV).

Tempo-30-Strecke kann in eine angrenzende **Tempo-30-Zone integriert** werden (Art. 2a Abs. 6 SSV). Einbezug beschränkt auf die Signalisation, UVEK-Verordnung nicht anwendbar (Rechtsvortritt kann entzogen werden, Fussgängerstreifen möglich).

# 3. Tempo-30-Zone

## Rechtliche Ausgangslage



Anordnung von Tempo-30-Zonen auf **nicht-verkehrorientierten Nebenstrassen: beliebige**, in örtlichen Verhältnissen liegende Gründe (Art. 2a Abs. 5, 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV, Art. 3 Abs. 4 SVG).

**Gutachten ist nicht zwingend erforderlich** (Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV) (nur in Ausnahmefällen)

Antrag um Anordnung benötigt von Gemeinde folgende **Angaben**:

- Massnahmenplan des Perimeters, Strassenverzeichnis (Auflistung der Strassen und -züge)
- Angaben (bestehende und angestrebte) Qualität als Wohn-, Lebens-, Wirtschaftstraum sowie Nutzungsansprüche. Auf Angaben kann verzichtet werden, wenn es sich klar um nicht verkehrorientierte Strassen handelt (z.B. klassisches Wohnquartier, Sackgasse).
- Aufzählung/Umschreibung erforderliche Massnahmen, um Ziele zu erreichen
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen und Angaben aktuelles Geschwindigkeitsniveau (V85-Wert), damit flankierende Massnahmen beurteilt werden können

# 4. Ausgestaltung von Tempo-30-Strecken

## Signale und Markierungen

- Fokus auf verkehrsorientierten Strassen
- Unterstützung durch Bodenmarkierung «30»
- Möglichkeit mit Zusatz «Lärmschutz»
- nach jeder Verzweigung eine erneute 30-er Tafel, aufwändige Signalisation (kein «generell 30» möglich)
- Fussgängerstreifen belassen
- Vortrittsregelung (kein Rechtsvortritt) zwecks Erhalt der klaren Verhältnisse belassen



# 4. Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen

## Signale und Markierungen

- Fokus auf nicht-verkehrsorientierte Strassen
- zwingende Gestaltung eines «Eingangstores» am Zonenrand
- Unterstützung durch Bodenmarkierungen «Zone 30»
- bauliche Elemente (vertikal) und Parkplätze, Strasse muss aber von allen zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können
- einfache Ausgestaltung, selbsterklärende Strasse
- Verzicht auf Fussgängerstreifen, kein Vortritt Zufussgehende (Ausnahme besonderes Schutzbedürfnis: Schulen/Heime)
- Rechtsvortritt (sofern Verkehrssicherheit dies zulässt)
- zusätzliche Massnahmen wenn  $v_{85} \geq 38$  km/h
- Einbindung Privatstrassen (mit Einverständnis Eigentümer)



# 5. Einzelfall- und Verhältnismässigkeitsprüfung

## Tempo-30-Strecken

### Einzelfallprüfung

- Klassifizierung der Strasse und Netzfunktion sowie Nutzungsansprüche (je höher klassifiziert, desto höhere Anforderungen werden gestellt), durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV), Fahrzeitverlängerung, Länge der Strecke
- Sicherheitserwägungen und Verkehrsunfallstatistik
- Verkehrsfluss, möglicher Ausweichverkehr
- Auswirkungen auf ÖV
- Einhaltung der Lärmgrenzwerte, Lärmintensität, Anzahl Betroffene

### Verhältnismässigkeitsprüfung

- Zweckmässigkeit (ist Tempo 30 geeignet?)
- Erforderlichkeit (erzielen andere Massnahmen wie LAB gleiches Resultat?)
- Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit i.e.S.): Abwägung positive und negative Folgen

# 6. Verkehrstechnische Kommission

## Aufgaben und Zusammensetzung

- dauernde Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen verfügt Kantonspolizei auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörde
- Antrag darf nur nach Anhörung der Verkehrstechnischen Kommission abgelehnt werden (§ 4 Abs. 2 KSigV)
- nebst einem einfachen Pro-/Contrabeschluss auch zusätzliche Einschränkungen oder Auflagen möglich
- Kantonspolizei richtet sich nach der entsprechenden Entscheidung

### VTK besteht aus fünf Mitgliedern

- Vertreterin Statthalterkonferenz: Karin Egli-Zimmermann, Statthalterin Winterthur
- 2 Vertreter GPV Kanton Zürich: GP Marco Hirzel (Pfäffikon), GP Ernst Kocher (Wald)
- Vertreterin BFU: Dipl. Ing. Sabine Degener, Beraterin Verkehrstechnik
- Vertreterin VP: Oblt Katharina Kohler, C VTA



# 7. Koordination mit Bauprojekten

## Zuständigkeiten

*«Schliesslich zeigen die Erfahrungen, dass Tempo 30 nur eingehalten wird, wenn die örtlich zuständigen Behörden flankierende bauliche und gestalterische Massnahmen treffen.» (Bundesrat, 30.11.1987)*

*«Zu berücksichtigen ist aber auch, dass tiefere Geschwindigkeitslimiten nur positive Auswirkungen haben können, wenn sie auch eingehalten werden.» (Bundesrat, 25.08.2010)*

- unterschiedliche Zuständigkeiten für Geschwindigkeitsreduktionen (Kapo) und Bauprojekte (Staatsstrassen TBA, Gemeindestrasse komm. Baubehörde)
- Bsp. Lärmsanierungsprojekte auf Staatsstrassen: bauliche Lärmschutzmassnahmen (z.B. LAB, Lärmschutzwände): TBA, für die Geschwindigkeitsreduktion: Kapo
- gemeinsame Abwägung aller Umstände und Massnahmen, bevor gemeinsamer Entscheid gefällt wird
- Entscheide der unterschiedlichen Behörden inhaltlich und formell koordinieren

# 8. Politische Aspekte

## Generell Tempo 30 oder 50?

### Volksinitiativen gegen flächendeckend Tempo 30

- «Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen» (12. Mai 2022) (Stadt Zürich)
- «ÖV-Initiative» (u.a. gegen flächendeckendes Tempo 30) (18. November 2022)
- «Gemeinsam vorwärtskommen auf Hauptverkehrsachsen – Ruhe im Quartier (Mobilitätsinitiative)» (16. Juni 2023)

**Städtekonferenz Mobilität (SKM)** fordert auf allen Strassen in Städten Tempo 30 als Normalfall, auch auf Hauptverkehrsachsen, nur in Ausnahmefällen noch Tempo 50 möglich (Notwendigkeit Änderung Art. 4a Abs. 1 VRV)

Gemäss mehreren **Umfragen** lehnt Mehrheit der Bevölkerung flächendeckend Tempo 30 innerorts ab

# 9. Fazit und Schluss

## Tempo 30: Versuch eines Überblicks

- hochkomplexe Thematik: fachlich, rechtlich, politisch
- alle drei Staatsebenen betroffen
- Thematik befindet sich im Wandel
- verschiedene kantonale und kommunale Zuständigkeiten
- Kapo ist Fachbehörde, Einhaltung der rechtlichen Vorgaben ist zwingend
- Einzelfallbetrachtung und Verhältnismässigkeitsabwägung, keine Standardlösungen
- Dialog mit und Berücksichtigung Anliegen der Gemeinden
- Kantonspolizei steht gerne zur Verfügung. Fragen an [verkehrstechnik@kapo.zh.ch](mailto:verkehrstechnik@kapo.zh.ch)